

東八道路インターチェンジ について



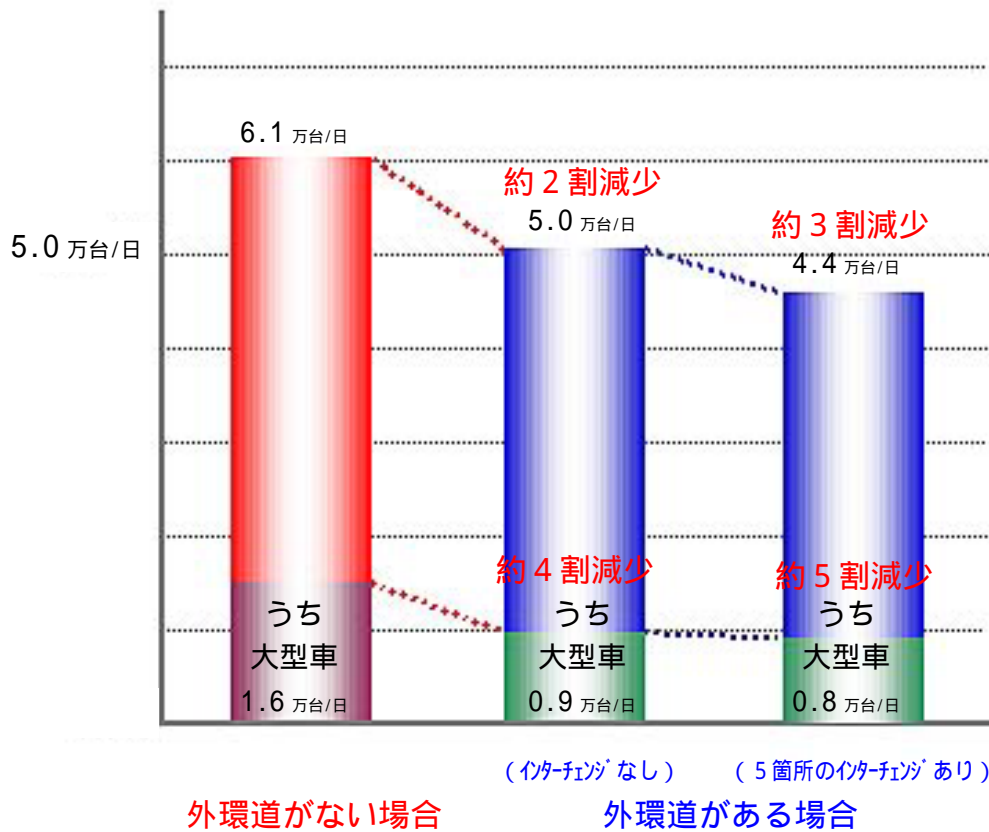
— は、昭和 41 年に決定された都市計画線の目安です。

1. 交通について

【環 8 交通量の変化】

外環道の開通で環 8 の交通量は約 2 割減少します。加えてインターチェンジがある場合、さらに約 1 割減少します。大型車は約 4 割減少します。加えてインターチェンジがある場合、さらに約 1 割減少します。

環状 8 号線の交通量 (青梅街道南側断面)
(断面交通量は、平成 11 年観測交通量を使って外環道が開通した場合を想定した推計値です。)



【インターチェンジの利用交通量】

1 日約 1.4 万台の利用が見込まれます。(この 1.4 万台は、東八道路で上り下り方向に分かれると考えられます。)

5 箇所のインターチェンジがある場合



東八道路 (三鷹六中付近)



東八道路インターチェンジ だけがある場合



注) 利用交通量は、平成 11 年観測交通量を使って外環道が開通した場合は想定した推計値です。

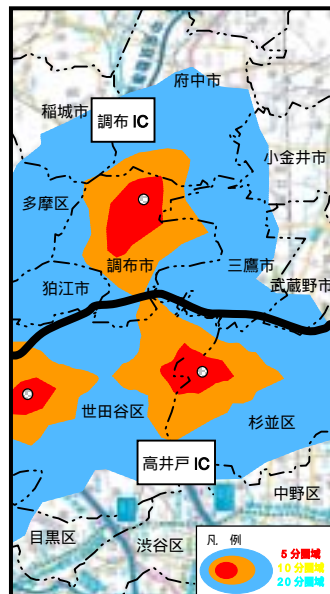
【最寄りのインターチェンジ までのアクセス時間圏域】

東八道路インターチェンジ がある場合、最寄りのインターチェンジ へのアクセス時間は以下の通りです。

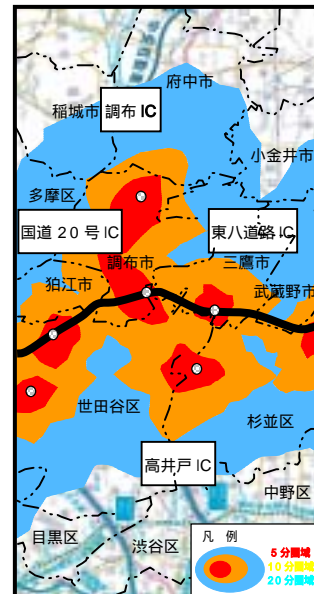
三鷹市の東部が 5 分 ~ 10 分の時間短縮となります。

調布市の東部が 5 分 ~ 10 分の時間短縮となります。

インターチェンジ がない場合



インターチェンジ がある場合



2. 生活への影響について

【移転】インターチェンジがある場合、最大約120棟の新たな移転が必要となります。ジャンクション構造を一体的に活用したインターチェンジの場合は、インターチェンジがない場合と変わりません。なお、整備には数百億円の追加費用、ジャンクション一体型の場合は数十億円の追加費用を要します。

東八道路インターチェンジがない場合



東八道路インターチェンジがある場合



ジャンクション構造を一体的に活用した場合(東名方向のみ)



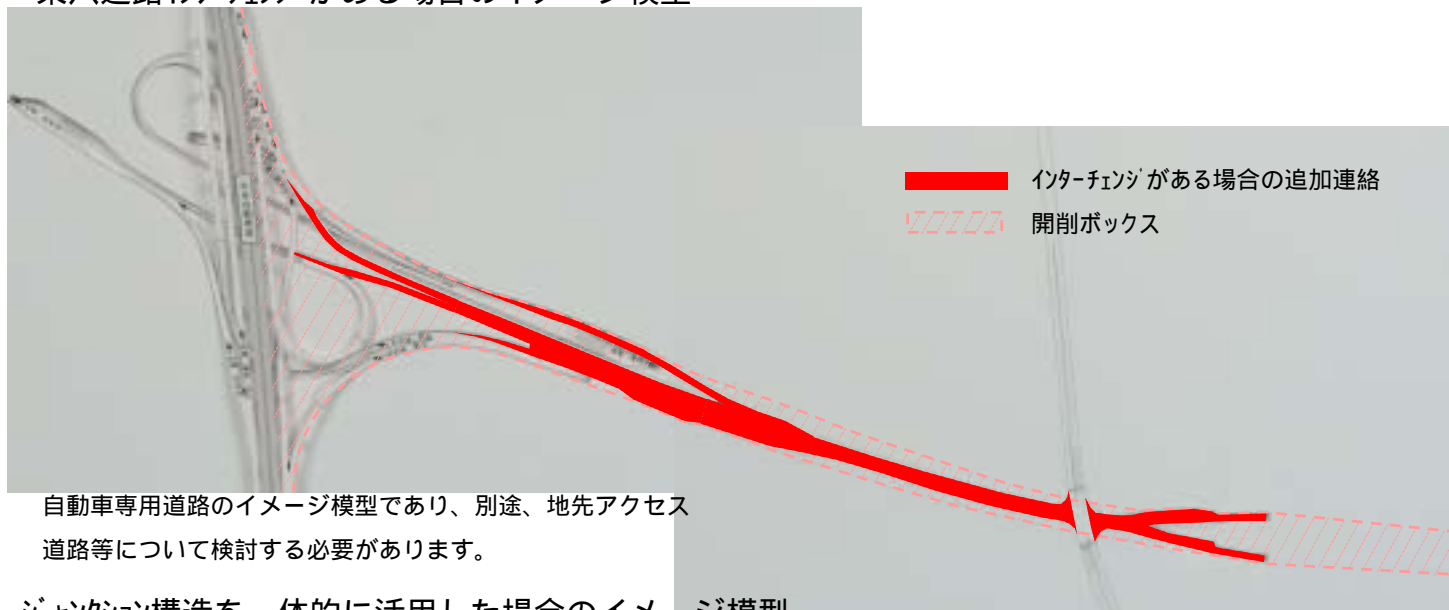
【地域分断】インターチェンジがある場合、東八道路近傍で工事中及び完成後に地域分断が新たに生じる可能性があります。
ジャンクション構造を一体的に活用した場合、インターチェンジがある場合よりも地域分断は軽減されると考えられます。

東八道路インターチェンジのない場合のイメージ模型



自動車専用道路のイメージ模型であり、別途、地先アクセス道路等について検討する必要があります。

東八道路インターチェンジがある場合のイメージ模型



自動車専用道路のイメージ模型であり、別途、地先アクセス道路等について検討する必要があります。

ジャンクション構造を一体的に活用した場合のイメージ模型



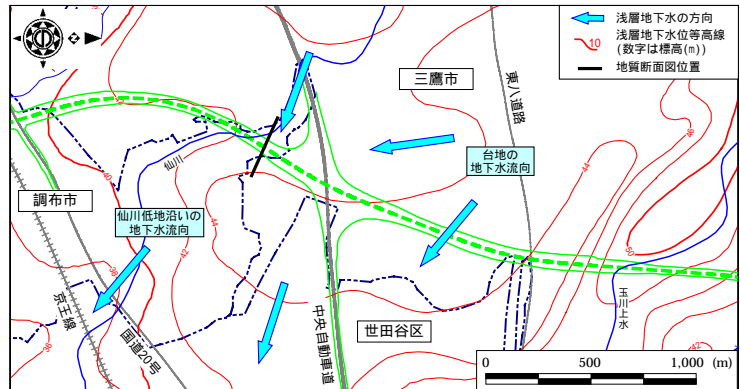
自動車専用道路のイメージ模型であり、別途、地先アクセス道路等について検討する必要があります。

3 . 環境への影響について

【地下水】インターチェンジがある場合、東八道路北側の開削工事によって、地下水の流れ及び玉川上水に影響を与える可能性があります。ジャンクション一体型のインターチェンジの場合、東八道路北側の開削工事は発生しません。

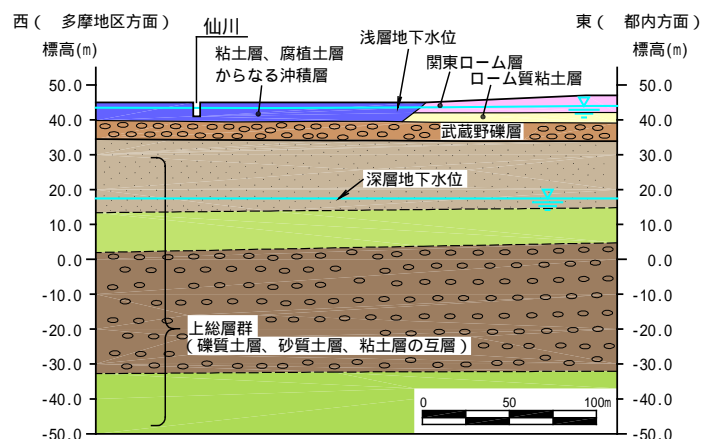
< 東八道路周辺の地質と地下水の状況 >

地表から約 5mにある武蔵野礫層中の浅層地下水の流向は、北西から南東方向に流れていると考えられます。仙川沿いの低地では、武蔵野台地あるいは仙川上流より地下水が流れてきており、仙川の下流に向かって流れていると考えられます。



開削工法は、工事中及び完成後の両方において、地下水の流れに影響が生じる可能性があります。地下水面が低下すると、近辺の自然や建物に影響を与える可能性がありますので、安定した地下水面を維持する必要があります。

このため、上流側と下流側を接続するなど地下水の流れを確保し、周辺地域に与える影響を最小限にする必要があります。

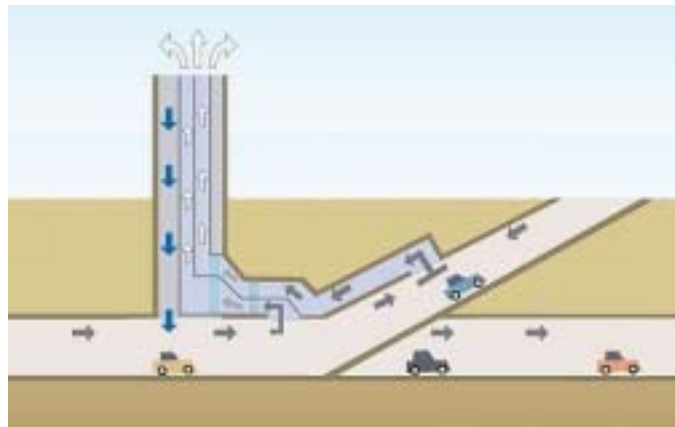


開削工事事例 (首都高埼玉新都心線)



【換気所】インターチェンジがある場合、換気所は中央ジャンクション設置によって必要となる換気所と併設できると考えられます。

換気所のイメージ



【排出ガス・騒音・振動】

インターチェンジがある場合、地上への連絡路での排出ガス・騒音・振動は、遮音壁などで軽減する必要があります。

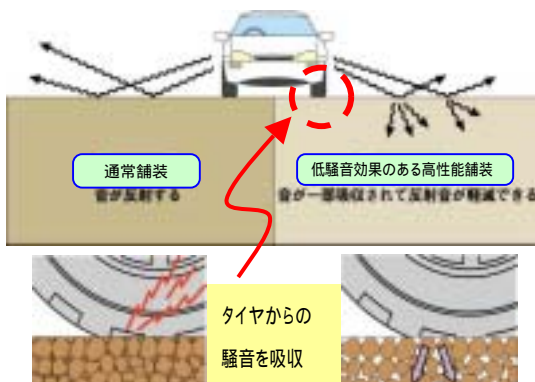
インターチェンジからの出入口のイメージ



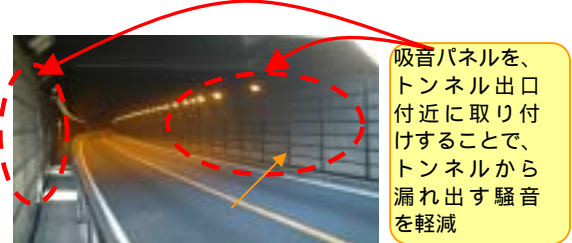
遮音壁（外環 和光地区）



低騒音効果のある高性能舗装



トンネル内の吸音処理



4 . 意見

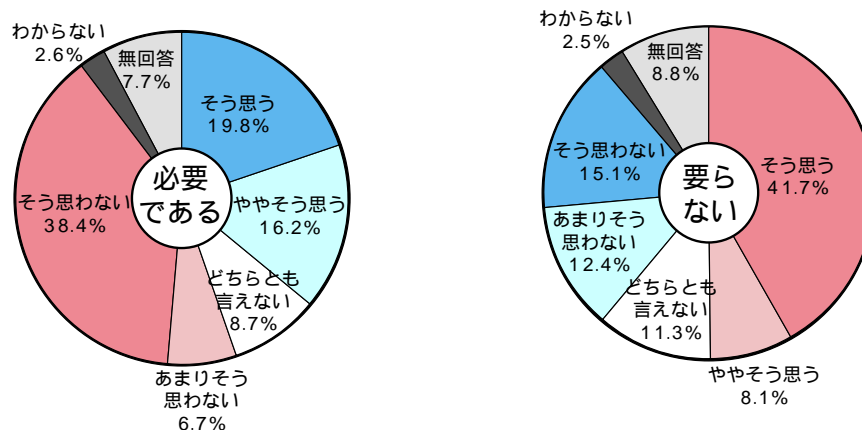
(1) P I 外環沿線協議会

- ・ジャンクション周辺に併設してインターチェンジをつくるのであれば、例えば、世田谷三鷹線などを使いながら、できるだけ地元被害を及ぼさない形で検討してもらいたい。
- ・中央道の中でインターチェンジに入れるような構造、または技術的なことについて検討してもらいたい。
- ・交通量の十分なデータを示してもらっていない。一番影響を及ぼすのはジャンクションとインターチェンジの周辺であり、きちっと説明すべき。

(2) 沿線アンケート結果

問・高架構造から地下構造へ変更した場合、インターチェンジの有無によって沿線地域への影響は大きく異なります。あなたがお住まいの地域の最寄りのインターチェンジについてどのようにお考えですか。ア、イの意見それぞれについて、1つずつをつけて下さい。
 ア．効果（メリット）を期待して、インターチェンジは必要である
 イ．影響（デメリット）を考慮して、インターチェンジは要らない

東八道路インターチェンジを最寄りとした885人の結果



調査名： 東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）に関する沿線地域アンケート調査
 実施期間： 平成15年1月18日～1月31日
 調査対象： 外環道路の沿線（都市計画区域内及び都市計画区域界から片側50m幅）にお住まいの全ての世帯（事業所）
 回収数： 全体で4,652人より有効回収された（有効回収率26.9%）

(3) 住民



私共の住んでいる北野地区にはインターとジャンクションが出来るそうですが、近くに小学校があり子供達の健康が不安です。（三鷹市在住の方からはがきで頂いたご意見）



甲州街道や東八道路でのインターチェンジができた場合の渋滞、大気汚染、排気口がどの辺りにでき、大気への影響はどの位か。（三鷹市在住の方からオープンハウスで頂いたご意見）



中央高速とのジャンクション箇所一般地上道路への連絡口を是非設置されたい。東八道路交差部でも一般道路への出入り口を設けてほしい。（三鷹市在住の方からオープンハウスで頂いたご意見）